

## 減価償却概念の形成過程について

### On the formation of the Depreciation

松井 富佐男

Fusao MATSUI

(平成15年11月4日受理)

固定資産の経済的価値を評価する際には、減価償却という手続きが用いられる。その理由は、固定資産は使用、時の経過および陳腐化等によって経済的価値が減少すると認識されているからである。しかし、固定資産の価値減少は絶えず継続・発生しているにもかかわらず、その価値の減少を正確に測定することは困難である。そこで、固定資産の評価については、会計期間中に生じたその経済的価値の減少額を見積計算して、帳簿価額を減額する方法が用いられる。固定資産の減価の発生原因には、物的原因、機能的原因および偶発的原因の3つを挙げることができる。また、減価償却には、資本の回収、自己金融、受託責任の遂行、および管理保全の4つの機能がある。こうした減価償却の概念は、いつどのようにして生み出されたか、それを明らかにするために、その手掛かりとして、東インド会社および産業革命に焦点をあてて検討している。

東インド会社は、1665年には株主の有限責任制を確立し、近代的株式会社の特質を備えるようになった。インドよりも安価で品質の良い製品を生産するための工夫と努力の日々を費やしたイギリスでは産業革命が起り、それを契機にインド綿業は崩壊し、代ってイギリス綿業が世界市場を雄飛することになった。その結果、インド綿織物を輸入・販売していた東インド会社はその存立基盤を失うことになり、やがて衰退の道を歩むことになる。

産業革命を契機にマニュファクチュアから工場制工業へと生産形態が移行し、固定資産が増大するようになり、この固定資産の評価方法をめぐって種々の減価償却の考え方が生み出された。特に、19世紀の鉄道事業によると、資産は修繕しさえすれば半ば永久性をもつものであり、そこには使用資産の旧式化という減価の発生原因は意識されなかった。したがって、原価（費用）配分としての減価償却という概念ではなく、部品交換および修理をもって減価償却に代えるという考え方が認識されていた。しかし、そのような処理法であっても、リトルトンは、19世紀における減価償却は、20世紀の見地からみれば不完全ではあるが、以前に比べれば大きな進歩であると指摘している。

## 1. はじめに

近代会計はどのような歴史的変遷を辿って形成されたかを、当面の課題として取り組むために、本稿では、産業革命をその起点として捉えている。つまり、産業革命によって機械設備が大幅に導入・設置され、企業規模の拡大化が図られたため、そこでは、固定資産の増大に

よって、この資産の処理といった新たな会計手法が大きな問題となった。それは、株式会社制度の発達とも関連しながら思考されるべき課題である。そこで、本稿では、19 世紀における固定資産の会計処理について、特に減価償却の考え方に焦点をあてて考察する。そのために、先ず、株式会社制度については、イギリス東インド会社の会社制度を検討し、次に、産業革命の集大成ともいえるべき鉄道事業の固定資産に関する減価償却の考え・方法について検討する。そして、現代の会計学で挙げられている減価償却の概念と、19 世紀の鉄道事業における減価償却の考え方とを照らし合わせ、いかなる概念が 19 世紀の減価償却の考えに最も近いかを探求することにする。このような方法を用いることによって、19 世紀の固定資産の会計ならびに減価償却の考え方の特色が浮き彫りになるはずである。また、固定資産の会計処理の特徴が明確になれば、近代会計の形成過程の一端を知ることができると思う。

さらに、本稿では、イギリス東インド会社の生成および産業革命の勃興に関する経済社会の背景も必要であるとの認識から、史的展開という方法を用いて、近代会計の萌芽にいたる形成過程を検討している。19 世紀の減価償却の考えは、会計進歩の大きな一歩となりえたかどうか。こうした点などを踏まえて、リトルトンの所説を中心に考察してみたいと思う。

## 2. 減価償却の意義

固定資産の価値を評価するためには、減価償却という手続きが用いられる。その理由としては、土地を除く固定資産は、使用、時の経過および陳腐化等によって経済的価値が減少すると認識されているからである。固定資産の価値減少は絶えず継続して発生しているにもかかわらず、その価値の減少を正確に測定することは困難であるといえる。そこで、「経験や工学的な判断に従って、固定資産について会計期間中に生じた経済価値の減少額を見積計算し、固定資産の帳簿価額をそれだけ引下げるとともに、その額を費用として数会計年度に負担せしめる」<sup>1)</sup> 手続きが用いられる。

わが国の企業会計原則「貸借対照表原則五」でも、固定資産の取得原価を費用配分の原則に従って、各期間に割り当てることにより、毎期の損益計算および財政状態の表示を適正ならしめることが減価償却の基本的特質をなしているとし、減価償却は固定資産に固有な費用の期間配分の方法であるとしている。つまり、減価償却とは、期間損益計算の立場から各期間に固定資産固有の費用を配分する手続きをいう。<sup>2)</sup>

減価償却は、単に、期間損益計算の立場で期間配分を行うための手続規定のみではない。若杉明教授は、こうした手続きに加え、更に減価償却の効果について、資本の回収、自己金融、受託責任の遂行および管理保全の 4 つを掲げ、それぞれについて次のように説明されている。第 1 の資本の回収について、「減価償却は、原価の期間配分と期間配分された費用をその期の収益に賦課することにより、固定資産に投ぜられた資本を貨幣性資産として回収する機能をもっていることを見過ごしてはならない。換言すれば、固定資産に投下された資本が減価償却を通じて、流動資産に転化してゆき、固定資産の流動資産化がここにはかれることになる。」<sup>3)</sup> と言及されている。つまり、減価償却費は製品に負担されて売上原価を構成し、それが販売されて売上高として計上されるので、その際に、対価としての貨幣あるいは流動資産はその形態で企業内に回収されることになる。第 2 の自己金融について、「企業会計においては企業の利益処分は実現主義と発生主義に基づいて行われた損益計算の結果である当期純利益について行われる。そこで当期純利益 17 億円が前期繰越利益と合算さ

れて、利益処分の対象とされる。ところが現金収支計算の結果である現金残高は23億円(すなわち当期純利益17億円+減価償却費6億円)であり、そのうち利益処分の対象となる17億円だけであって、6億円は処分の対象とされることなく、企業内に留保されることになる。」と説明され、さらに「6億円の貨幣性資産(現金残高)は、課税されたり、配当金や役員賞与等として処分されて社外に流出してゆくことはないから、企業内にとどまって運転資金等として経営活動のために利用される。」<sup>4)</sup>と説明されている。つまり、当期純利益の算定にあたって、減価償却費については現金の支出は伴わず、あくまでも発生主義に基づいた費用として認識される。したがって、減価償却費はあくまでも費用配分という立場で計上された費用であり、上記6億円は現金支出の伴わない費用であるため、その結果、この6億円は企業内に留まることになり、それが自己金融としての性質を有するのは、企業内において経営目的のために利用可能だからである。第3の受託責任の遂行について、「固定資産の取得に要した資金は、株主や債権者より調達したものであるから、これに対して企業は受託責任を負っている。(略)資産の帳簿価額は減価償却によって次第に減少してゆくのであるから、当該固定資産そのものに対する受託責任は徐々に軽減されてゆき、償却が完了して除却されたときに解除されることになる。」と述べられ、さらに、第4の管理保全については、「減価償却は会計のもつ資産の管理保全職能と密接な関連を有している。(略)減価償却を実施することにより、資産について生ずる減耗につれ、帳簿価額も減少してゆき、当該資産に対する管理保全責任もこれに応じて次第に小さくなる。そして償却が完了し、当該資産が除却されて、帳簿から消去されることにより、企業のこの資産に対する管理保全の責任は解除されることになる。」と述べてられている。<sup>5)</sup>つまり、固定資産は出資者および与信者から調達した資金で賄っているのであるから、こうした資金提供者に対して、固定資産を管理する受託責任および保全責任が伴うはずである。したがって、当該固定資産の損耗部分を減価償却することは、その分だけ責任が解除されることを意味している。

若杉教授は、さらに固定資産の減価の発生原因について、物的原因、機能的原因および偶発的原因の3つを挙げておられる。第1の物的原因に関しては、固定資産はすべて物財と同様に、自然界の法則に従って、物的な損耗を生じ価値を減少するとし、さらに、物的原因には、使用による減耗と時の経過による減耗とがあるとする。そして、特に「建物、機械設備などの資産は生産に使用することにより、使用の度合いに応じて減価するが、使用しない場合でも時の経過につれて減耗をまぬがれない」と言及されている。つまり、固定資産は、それ自体使用に供しても、しなくても減耗するという性質を有していることである。第2の機能的原因については次のように述べておられる。すなわち、「これはまた経済的原因ともいわれ、物的にはなお使用しうる状態にありながら、内部的または外部的事情により経済的に使用しえなくなった場合である。これには、陳腐化および不適応化の二つがある。陳腐化とは科学や生産技術の進歩発展により旧式化し、物的には利用できるにもかかわらず、継続使用することが経済的に不利となり、廃棄すべき状態になることをいう。不適応化とは、物的に使用しうるにもかかわらず、経営方針の変更、企業規模拡大その他の諸条件の変化により、従来の資産の継続使用が不適当となる場合である。」と。つまり、使用している設備等に関する技術進歩が加速すれば加速する程その設備の陳腐化は避けられない。したがって、早期の段階において、なるべくより多くの減価償却費を計上するか、あるいは廃棄処分して、より性能のよい設備等を導入するかといった判断を迫られることになる。第3の偶発的原因

については、「災害その他の偶発的原因、社会事情や技術などの不測の変化によって臨時的、偶発的に固定資産の経済価値が減少することがありうる。」と述べておられる。<sup>6)</sup>

当面の目的は、減価の発生原因としての物的原因、機能的原因および偶発的原因について、これらの概念が形成される過程を歴史的に捉えることにある。特に、本論稿では近代会計の成立初期の形成に影響を与えた減価償却の考え方および処理法に焦点を絞って考察する。この場合、初期の近代会計の成立要件として、少なくとも企業の継続性、株主の有限責任制度、株式の自由譲渡を前提とした株式会社の会計処理を念頭においている。

そこで、まず、初期の株式会社の制度がどのような歴史的変遷を経て確立したのかを東インド会社の展開を中心に考察する。次に、固定資産の減価償却の考え方については、産業革命にいたる過程を史的に検討しながらその特徴について吟味する。なぜならば、企業資産に占める固定資産の割合が産業革命を契機に大きくなり、その固定資産の管理をめぐって、初期の減価償却の考え方が生み出されてきたからである。特に、鉄道会社の報告はその代表例として挙げることができる。

### 3. 東インド会社の役割

産業革命を契機に巨額資本による大企業の出現がみられるようになり、ここに近代会計の成立要素の一つである固定資産の会計処理をめぐり問題点が浮上した。ここでは、産業革命を生み出す遠因の一つとなった東インド会社について検討してみたい。

歴史的には、1600年12月31日に正式に「イギリス東インド会社」を法人と認める特許状がエリザベス1世から下付され、それが東インド会社の発祥となっている。この頃のイギリス東インド会社は、個別航海の時代といわれ、一航海ごとに資金を集め、アジアに向けて出航した船が積荷を運んで帰国した後、その輸入品またはその輸入品の販売代金を、投資額に比例して株主に分割する方法が採用されていた。<sup>7)</sup>したがって、この期のイギリス東インド会社については、近代会計に大きな影響を及ぼす要素をそれ程包含していなかったといえる。また、1604年にアンリ4世の認可によって設立されたフランス東インド会社は、実際にインドへ航海することもなく、立ち消えとなっている。<sup>8)</sup>

これに対して、オランダでは、1595年から1602年にかけて、アジアと貿易する会社が14社設立された。しかし、この14社の間で過当競争が生じ、本国での販売価格の下落をもたらした。そこで、こうした事態を回避するために、これら諸会社の統合を実現すべく1602年3月に「連合東インド会社」（以下、オランダ東インド会社という。）が成立した。オランダ東インド会社は、当時のイギリス東インド会社の10倍以上にあたる資本を集め、世界最初の株式会社となった。このオランダ東インド会社は、1799年まで約200年間存続した、いわば永続性を備えた海商企業であった。出資は10年間固定され、この間株主の退社は認められず、10年後に「一般清算」が行われ、この時に株主の退社が認められたが、引き続き会社は存続し営業活動を続けた。このオランダ東インド会社には、株主の有限責任制が敷かれていたことから、それ以後ヨーロッパ諸国における株式会社のモデルとなった。<sup>9)</sup>

イギリス東インド会社は、1650年頃まで、数航海をまとめた「合本企業」として成立したが、この企業の特徴は、その時その時に資産を分割する「当座企業」であった。しかし、ピューリタン革命（1642～1649年）の共和政権下で、クロムウェルと議会が、より永続的な「合同合本制」を採用するよう指示し、1657年に会社らしい「東インド会社」が設立さ

れた。この会社は、一航海ごとに資本金を分割する形態ではなく、収益分のみを株主に提供する「配当」制が採用された。これは、オランダ東インド会社に倣った方法である。さらに1665年には「会社員の有限責任制」が確立されて、近代的株式会社の特質を備えるようになった。つまり、株主は出資金と配当金のみ責任を有し、欠損の場合においては、株主の私有財産にまで影響が及ばないという制度であった。<sup>10)</sup>

そこで、イギリス新東インド会社（以下、イギリス東インド会社、または単に東インド会社という。）における株式会社制度面について触れてみたいと思う。

イギリス東インド会社においては、純利益に見合った配当を念頭においていなかったため、かなり高額な配当金が支払われていた。<sup>11)</sup>と同時に、減価償却および各商館の維持費のための準備金の設定が行われてはいなかった。<sup>12)</sup>このような状況であっても、東インド会社は、会社制度としては、株式会社の原型ともいえる仕組みを作り出していたことが伺える。すなわち、株主はすべて等しく一人一票の投票権を有して総会に参加でき、総会では取締役会代表が議長となるルールが確立されていた。<sup>13)</sup>株主総会は年に4回、つまり3月、6月、9月、12月に開催されており、また取締役の要請または株主9人の要望があれば、株主総会を開催するための招集がなされた。そして、株主総会の最も重要な機能は、24人の取締役を選出することであった。<sup>14)</sup>

しかし、東インド会社も産業革命を契機にその勢力は次第に衰退の一途を辿ることになる。すなわち、18世紀末から19世紀初頭にかけて、イギリスに産業革命が勃興したが、この産業革命によって、これまで培ってきたインド綿業が崩壊し、代ってイギリス綿業が世界市場に雄飛することになり、その結果、インド綿織物の輸入を主要な営業内容としていた東インド会社は、その存立基盤を失うことになった。<sup>15)</sup>なぜなら、紡績機、力織機などの発明は、マニファクチュアから機械制大工場への移行をもたらし、技術水準の向上とともに、インド製品に対抗できる製品を生産することが可能になったからである。<sup>16)</sup>

#### 4. 産業革命と固定資産の処理

産業革命を契機に工場制工業へと生産形態が移行して、固定資産が増大するようになり、その評価方法をめぐって種々の減価償却の考え方が生み出された。しかし、産業革命期における固定資本の増強は緩慢であった。なぜならば、初期の機械は安価であり、工場の敷地はほとんど賃借りであったからである。換言すれば、1850年以前の製造企業のほとんどは、固定資本よりも流動資本をより多く必要としていたが、時の経過につれて、両者の関係は徐々に変化していき、<sup>17)</sup>やがて、製造企業は、集中的工場生産の到来、および発動機を備えた機械による製造工程によって発展した。こうした過程を吟味するために、ここでは産業革命期にいたるプロセスを生産形態の観点から検討してみたいと思う。

問屋制度は、一般的には、封建制社会の解体期すなわち資本主義社会の発生期に、問屋制商業資本による小生産者支配の制度、すなわち「問屋制家内工業」として発生した。この問屋制度は、問屋制商業資本あるいは問屋制前貸人が、小商品生産者の孤立分散的存在を利用して、これら生産者の生産物の販売市場を独占すると同時に、原材料を独占したり、さらに労働手段も所有してこれらを小商品生産者に前貸しすることによって、商業的利益を増大する仕組みである。<sup>18)</sup>このようにして、問屋制商業資本家は「前貸問屋」に転化し、さらに小商品生産者に対する支配を一層強化して、この小商品生産者を賃金労働者にかえて、問

屋制商業資本家はマニュファクチュア主ないし工場主に転化した。<sup>19)</sup> マニュファクチュアは、手工業ないしは資本の原始的形態に伴う小商品生産と工場制との中間に位置する工業生産形態である。イギリスでは、マニュファクチュア時代は 1550 年頃から 1770 年頃まで存続しており、その時代は資本の蓄積期であり絶対主義の発展・崩壊期にほぼ照応している。<sup>20)</sup> そして、1760 年代頃から 1830 年代頃までの間、これまでの一連の技術的過程における変革を起点として工場制工業の従属物に転化し、工場制工業を生産における主人公たらしめ、資本対賃労働の生産関係を定置して近代資本主義を確立した。<sup>21)</sup> 18 世紀のイギリスでは、一連の発明の結果、綿製品の生産が一変し、工場制度<sup>22)</sup> という新しい生産方式が生み出された。<sup>23)</sup> 換言すれば、産業革命は、マニュファクチュアの成熟と資本の蓄積によって<sup>24)</sup> また紡績機、力織機などの発明<sup>25)</sup> とその利用を起点として進行し、資本の集中と大企業の設立<sup>26)</sup> を促す役割を果たした。

産業革命初期にあつては、減価償却の考えが会計処理上において十分に浸透されている状況ではなかった。というのも、当時は、もっぱら商品の移転機能に合わせて築かれた商業の時代であり、したがって短期間保有する在庫品については、その役立つ評価方法しか存在せず、<sup>27)</sup> また、製造物（固定資産）に関する耐用年数の意識も希薄であつた。それというのも、初期の機械は安価であり、工場の敷地はほとんど賃借りであつたからである。また、産業革命以前の商業中心の社会では、棚卸商品が中心であつたため、商品の在庫管理に目を向けた会計処理方法のみを考えればよかった。このように、1850 年以前の製造企業のほとんどは、固定資本よりも流動資本をより多く必要としていたが、やがて時の経過につれて、両者の関係は徐々に変化していった。<sup>28)</sup> リトルトンはその変化の状況について、次のように述べている。

すなわち、リトルトンは、減価償却は 19 世紀中葉以前にあらわれたが、当時は、単に棚卸項目における価値変化の測定を目指したものであり、それは商品の場合とほとんど異なるところがなかったとし、その理由として、営業単位は小規模であるため、資本主は純益の算定方法を深く掘下げるだけの関心がなかったことと、長期資産を使用することが比較的少なかったことを挙げている。そして、リトルトンが長期資産の計算に対する要求と、綿密な利益計算に対する要求という二つの刺激的要素が結びつくことによって、減価償却が成立すると強調している。<sup>29)</sup> その一方で、産業革命の基底にあつたのは、鉄、石炭であるところから、A・ダービーによるコークス製鉄法の発明によって、石炭の用途は拡大し、それとワット製作の蒸気機関と併用して、石炭を燃料とする製鉄が普及した。さらに鉄と石炭が蒸気機関につながって、いわゆる交通革命がもたらされた。その前半の担い手が運河、そして後半の担い手が鉄道であり、これらは巨額の資本を必要とする事業であつた。<sup>30)</sup> しかし、当時の鉄道事業における固定資産の会計処理に関しては、まさに種々の減価償却の考え方が出現した時期であり、<sup>31)</sup> その考え方はやがて近代会計の成立に貢献する役割を果たすことになる。

このように、産業革命期においては、固定資産の減価の発生原因に関して明確で統一的な認識がみられない時代であつたため、減価償却の考え方も種々であり、会社個々による会計処理がなされ、その方法は千差万別の様相を呈していた。それを鉄道事業の会計で読み取ることができる。<sup>32)</sup> そこで、次は、産業革命の集大成ともいえる鉄道事業に焦点をあて、鉄道事業に欠かすことのできない鉄道車両、レールおよび枕木等の資産について、当時どの

ような会計処理を施していたかを検討することにしたいと思う。

## 5. 鉄道会社の減価償却

リトルトンは、「19世紀中ごろ蒸気鉄道の出現するにおよんで、固定資産ならびにその維持、更新、改良等の問題につき、従来とは違った注意がよび起こされてきた。さまざまな議論や経験がくり返されるうちに新減価償却観が形成され、減価償却の本質をよりよく理解するような地盤ができてきた」<sup>33)</sup>と述べている。そして、リトルトンは、特に、正確な純益の算定に関連して、資本と利益を区別することの必要性が一層理解されるにいたり、これが19世紀中葉までの簿記の顕著な進歩に大いに貢献したとし、それによって、鉄道事業は会計理論を著しく発達させ、減価償却問題に関する関心を高める役割を果たしたと説明している。<sup>34)</sup> このように、鉄道事業の固定資産に関する会計処理は、これまでみられなかった新しい減価償却観を生み出す契機となり、これらは近代会計を成立させる下地となる役割を果たした。

さらにリトルトンは、鉄道発達の初期の頃、1814年に減価償却と純益との関係について、“The English Railway Magazine”から“American Railroad Journal”に再録した一論文を紹介している。その論文は次のように記述されている。すなわち、「配当にあて得うべき真の利益を算定するためには、その期の費用には、発生形態の如何を問わず、実際に生じた費用はすべて計上すべきであり、単に支払った費用にかぎるべきではない。(略) そうしてこそ初めて、現在の配当を得るために発生した費用を将来の資本主に負担せしめるというような不合理がなくなるのである」と。またいわく「それは、全継続年度にわたり次第に発生する損耗を一ペんに巨額の費用として特定期に課することを避けるのが目的でなければならぬ。」と。<sup>35)</sup> つまり、ここでは、配当金を純利益の分配として支払うことを徹底するために、純利益を算定するための方法として、費用計上を現金支出のみに限定するのではなく、発生した費用も認識すべきであるという点と、固定資産の損耗に係る費用をある特定の期に全額費用として計上するのではなく、固定資産の使用期間を通じて費用を計上すべきである点を説いている。すなわち、費用の認識を発生に基づいて処理する発生主義と、固定資産の使用期間を通じて費用計上するという費用の期間配分の考え方が萌芽している。しかし、この考え方は、当時の鉄道会計における定説ではなく、実際はこれら方法のほかに千差万別ともいうべき種々の方法が採用されていた。<sup>36)</sup> その一つに、鉄道固定設備の減価償却については、企業資本維持の一方法と捉え、将来における固定資産再調達のための資金を準備する際の手段として扱われているため、その期その期の政策によって減価償却を増やしたり、計上を中断したりしている。<sup>37)</sup> すなわち、ここでは減価償却の本質的意義が十分に理解されていたのではなく、減価償却はあくまでも配当政策などの便宜的手段としてしか認識されていなかった<sup>38)</sup>のである。

このように、鉄道事業における減価償却については、当時確立した概念として定着したものではなかった。<sup>39)</sup> そこで、リトルトンが鉄道事業における減価償却について、マゼソン(Ewing Matheson)およびラードナー(D. Lardner)の見解を、それぞれ次のように紹介している。

マゼソンは固定資産に関する会計処理について、それぞれの資産部分を定期的に更新していけば、これをもって減価償却に代替できるとしている。<sup>40)</sup> それは更新支出と減価償却

とは相殺できるという見解である。しかし、実際は更新支出と減価償却は一致しない。なぜならば、固定資産を使用し始めた頃は、減価償却と相殺する程の更新支出は生じないからである。したがって、もし更新支出と減価償却とを相殺することができるとすれば、固定資産を使用している相当の期間を考慮し、かつ公平な平均支出率を求めて算出できる場合のみであるとする。<sup>41)</sup> さらに、マゼソンは、鉄道事業の更新問題から転じて、工場における減価償却に関して、各種の組織的方法を求めている。そして、価値の変化を記録する最上の方法は、いっさいの固定資産を一定の時間的間隔において再評価することであるとしている。しかし、これは敗壞の徴候を明確に把握できないために評価を誤るなどの理由から、実際は不可能な手続きであるといえる。そこで、あまり面倒でない方法として、あらかじめ償却率を決定しておき、それと比較的長期の間隔において行った中間評価とを突き合わせる方法を採用すべきであるとしている。<sup>42)</sup> マゼソンの根本思考は、配当および引出の源泉としての当期純利益を正確に表示するために、資本的賦課と収益的賦課との区別を明確に定めることであった。マゼソンは、配当可能純益の算定に対し、減価償却がそれとどのような関係をもつかという問題提起と、利益が生じなくても減価償却を継続的に計上しなければならないという主張を提示している。なお、マゼソンは、工場設備の価値が物理的条件以外の各種の事情によって影響を受けることを認識している。つまり、新発明による既存の工場設備の無用化に備えて、早期に十分な減価を計上すべきであり、また製品需要の不確実な生産を行っている工場設備に対して高率の償却を行うべきであることを主張している。<sup>43)</sup> すなわち、固定資産の使用による損耗のほか、科学や生産技術の進歩発展により旧式化した設備等を廃棄するといった陳腐化、および将来の需要変化による偶発的原因等に対して備えておくための方法として減価償却を捉えている。

ラードナーは、時の経過によってある部分が敗壞しても新部分が注入されているから、全体としては使用価値は同じになるとして、車両を毎年評価することに反対している。したがって、毎年評価することは、単に市場的減価すなわち車両の真の価値の敗壞の原因ではない価値下落を反映するにすぎなくなるという。なぜなら、それは每期評価する際、価格騰貴の場合には、これがもたらす資本上の価格は当然のように利益計算に取り入れなければならないからという理由に基づいている。<sup>44)</sup> つまり、ラードナーは、固定資産の損耗は、その都度新品な部品と取替えたりすれば、常にその使用価値は当初の新品の状態と同じように使用できる。しかし、当該資産の評価は、その時の価格変動によって影響を受けるため、不適當であるとしている。このように、ラードナーは設備などの固定資産を毎年評価することには反対しているが、現存車両の更新および修繕費の費用賦課については容認している。<sup>45)</sup> なぜなら、修繕と更新を順次進めることは、本来回復し得ない漸次的敗壞を全く無くすことになるからである。但し、レールはその取替えは時間的に永い将来であるから、別の取り扱いを必要とするとしている。つまり、ラードナーは、イギリスおよびベルギーの鉄道経営者研究において、70 ポンドのレールは約 20 年の生命があるので、年々レールに生ずる減耗額を毎年修繕費に計上できるならば計上すべきであり、その場合、20 年の後、レール再設の金額が拠出されるように年次積立すべきであるとしている。<sup>46)</sup>

リトルトンは、以上の見解を踏まえ、さらに鉄道業における減価償却の取組みについて調査・検討した後、次のように言及している。<sup>47)</sup>

減価償却問題が鉄道業者に新しく持ち出されたのは、構築物および設備の維持に要する支



出をどのように確保するかという点にあるとし、次のように述べている。つまり、長期資産としての機関車、車両および線路は、物理的には多くの個別部分の集成であるから、破損部分の更新のための支出は費用に賦課するが、全く新規のものに追加支出する場合は、それを資産勘定に賦課する手続きである、とリトルトン<sup>48)</sup>は解している。したがって、そこには減価償却に対する準備金も生ぜず、最初原価を資産の全耐用期間に平均して割当てるという思考も生じなかった。その理由は、資産は修繕しさえすれば半ば永久性をもつものであるという信念にほかならなかったからである。その結果、資産に賦課すべき支出をそのときどきの事情によって費用に賦課したりするという手続きがみられた。そこでは、使用資産の旧式化という重要な減価原因が認識されていない。しかし、19世紀における減価償却は、20世紀の見地からみれば不完全ではあるが、以前に比べれば大きな進歩であると、リトルトンは評価している。

これまで、19世紀の減価の発生原因は、専ら使用による損耗に焦点が充てられていたが、20世紀初頭の鉄道事業の会計においては、こうした発生原因のほかに陳腐化が重要な減価原因として、広く認められるようになってきた。すなわち、減価償却は原初原価を基礎に残存価額を差し引き、耐用年数の見積もりによって決定されるとし、さらに、使用による損耗のみでなく陳腐化も重要な減価原因である<sup>48)</sup>と認識されてきた。

このように、産業革命期以後の19世紀の減価償却に関する認識は、いわば試行錯誤を通して減価償却の考え方およびその処理法が生み出されてきた。そのなかでも、機械、設備等を使用することによる損耗は、部品交換あるいは修繕によって機能を回復することができるという思考に基づいて、減価償却が考えられてきた。つまり、そこには減価の発生原因を使用による損耗という観点から認識されており、時間的経過による減耗、および陳腐化・不適応化による機能的減耗は前向きに認識されていない。使用による損耗のみでなく陳腐化も減価の原因として捉えるためには、減価の本質の解明を待たねばならなかった。

## 6. 結び

本稿では近代会計の成立初期の形成に影響を与えた減価償却の考え方および処理法に焦点を絞って検討してきた。先ず、初期の近代会計の成立要件として、イギリス東インド会社の会社制度をみてきた。そこには、株主は出資金と配当金のみに責任を有し、さらに欠損の場合においては、株主の私有財産にまで影響が及ばないという株主の有限責任制制度が確立されていた。つまり、東インド会社は、会社制度としては、株式会社の原型ともいえる仕組みをもった組織であったことが伺える。東インド会社は、イギリス製品よりも安価なインド製品の輸入・販売を独占的に扱うことにより、利益を享受していた。当然イギリスは、インドよりも安価で品質の良い製品を生産するための工夫と努力の日々を費やすことになる。その結果生み出されたのが産業革命であった。産業革命を契機に、インド綿業が崩壊し、代ってイギリス綿業が世界市場を雄飛することになった。それを契機に、インド綿織物を輸入・販売していた東インド会社はその存立基盤を失うことになり、やがて衰退の道を歩むことになる。

東インド会社は、継続会社としての組織を築くために、出資金を募って「株式会社」を設立し、これまで一航海ごとに会社を解散する仕組みから、永続性としての組織制度を確立した意義は大きいといえる。なお、経営形態が商業資本主体であったため、会計的には、主に

棚卸資産の管理・評価に関心が注がれた時代である点は免れないが、それでも、東インド会社が、やがて産業革命を引き起こす遠因の一つとなり、この産業革命によって固定資産が増大し、その減価償却の考え方が意識されてきた点からみて、間接的ではあるが、東インド会社の会計に与えた影響は看過できないと思われる。

次に、産業革命を経て工場制工業の出現により企業の規模が拡大化し、それに伴って固定資産が増大するにいたった。企業資産に占める固定資産の割合が大きくなると、その固定資産の評価・管理をめぐる、減価償却の考え方が派生した。リトルトンは、19世紀中ごろ蒸気鉄道の出現するにおよんで、固定資産ならびにその維持、更新、改良等の問題についての減価償却観が形成され、しかも減価償却の本質をよりよく理解するような地盤ができたと言っている。このように、鉄道事業の会計については、それが会計理論を著しく発達させ、減価償却問題について関心を高める役割を果たした点では高く評価できるであろうと思われる。また、リトルトンによれば、マゼソンおよびラードナーはそれぞれ次のように主張している。マゼソンは、一定の時間的間隔において固定資産を再評価することに賛同しながらも、敗壞の徴候を明確に把握できないため、償却率をあらかじめ決定しておき、それによって算定された数値と、比較的長期の間隔において行った評価とを突き合わせる方法を提案している。また、ラードナーは、固定資産を每期評価することに対し、その都度の価格変動が含まれてしまうので不適当であるとし、一方、車両の修繕および更新に要する費用の賦課を認めている。

つまり、鉄道事業における長期資産としての機関車、車両等は、物理的には多くの部品から成る集成物であるという考えが根底にあるため、これらは部品交換および修繕すれば半ば永久的に使用できるという思考に立っている。よって、そこには使用資産の旧式化という減価の発生原因は前向きに意識されなかった。したがって、減価償却に関して、最初の原価を資産の全耐用年数に平均して割当てるという方法が一般的にみられなかった。このように、固定資産の陳腐化という発生原因が広く認識されるには、減価償却の本質の解明を待たねばならなかった。したがって、固定資産の原価（費用）配分という思考は、鉄道事業の会計においては、未だ有力な処理法としては登場していなかったと思われる。しかし、19世紀における鉄道事業の会計が、近代会計の形成に向けて大きな一歩を踏み出す役割を果たしたと解することができるであろうと思われる。

#### 注

- 1) 若杉 明著『新財務諸表論講義〔改訂版〕』ビジネス教育出版、1992年第2版、185頁。
- 2) 「減価償却費および保険料のような費用は、組織的かつ合理的な手続によって当該資産から便益がもたらされると期待される期間に配分される。」(Financial Accounting Standards Board, *Statements of Financial Accounting Concepts, Accounting Standards : Recognition and Measurement in Financial Statements of Business Enterprises (No5)*, 1992/93 Edition, par.86. (平松一夫・広瀬義州訳『FASB財務会計の諸概念〔改訳新版〕』中央経済社、1994年、253頁)。

また、SHM会計原則は、減価償却の第一目的を「各会計期間に対して適当な営業費(operating expense)の額を配分すること」とし、第二目的を「投下資本を維持す

ること」としている (Thomas Henry Sanders, Henry Rand Hatfield and Underhill Moore, *A Statement of Accounting Principles*, American Accounting Association, 1968, p.31.)。

- 3) 若杉 明著、前掲書、186 頁。
- 4) 同上書、187 頁。
- 5) 同上書、189-190 頁。
- 6) 同上書、190-191 頁。
- 7) 浅田 實著『東インド会社-巨大商業資本の盛衰-』講談社現代新書、2002 年、19-20 頁。
- 8) 同上書、21 頁。
- 9) 同上書、15-17 頁。
- 10) 同上書、71-72 頁。
- 11) 同上書、74 頁。1709 年以降、東インド会社の会計帳簿が明瞭になっていった。以下は 1710 年の会計帳簿である。

支出合計 (47 万 3,727 ポンド)

支出項目：輸出用商品、プリオン (財宝)、運送料、運送諸経費、関税、為替手形の支払で合計 94.1%。その他は、従業員 (本国、アジア) の給料、重役の報酬、贈り物、インドでの家賃。

収入合計 (82 万 6,033 ポンド)

収入項目：インドから輸入した商品の販売代金 (大部分)、貸付金、貸越勘定。

利益 (=収入合計-支出合計)：35 万 2,306 ポンド

利益のうち、26 万 5,657 ポンドを配当として株主に分配した。したがって、余剰金は 8 万 6,649 ポンドにすぎず、次の貿易のために流動資産に事欠くありさまであった。その打開のため、取締役会は、新資本の払込みを要請するとともに、借入金の手だてを論じている (同上書 109-110 頁)。

- 12) 同上書、75 頁。
- 13) 同上書、86 頁。
- 14) 同上書、92 頁。

株主総会と取締役会のほかに、本社の取締役が担当する各種委員会があり、経営の実務をとりしきっていた。すなわち、通信文書委員会 (インド管区から送られてくる報告の調査ならびに返書の準備)、会計委員会 (手形および金銭証明の調査、会計事務員の監督)、購入委員会 (インドに輸出する商品の仕入)、私貿易委員会 (会社員の私貿易の業務調整および監督)、船舶委員会 (船舶の備入契約)、財政委員会 (配当および利子の支出、金銀地金の購入など)、倉庫委員会 (建物の改変・修理、輸入品の保管) の 7 つ委員会があり、それぞれ 9 名の取締役が委員となった (同上書 96-97 頁)。

- 15) 同上書、199 頁。

東インド会社の貿易独占に対する反対運動により、1813 年に東インド会社によるインド貿易独占が廃止となった。また、イギリス本国で木綿工業が盛んになるにつれ、マンチェスターおよびリヴァプールの製造業者・商人の反対により、1833 年に中国の茶貿易について東インド会社の独占権は廃止された (同上書 206-207 頁)。また、

リヴァプールは1740年代から奴隷貿易として首位を占めるようになり、18世紀末までにイギリス貿易の70%から85%の割合を占めるようになった（パット・ハドソン著、大倉正雄訳『産業革命』未来社、1999年、249頁）。

- 16) 産業革命以前は、インド製品はイギリス製品よりも価格が安かった。インド職布工の賃金は、イギリス労働者の賃金の3分の1あるいは4分の1と安価であった。こうした不利な状況を克服するための努力の結果生み出されたものが産業革命であった（浅田 實著、前掲書、200-201頁参照）。

- 17) パット・ハドソン著、大倉正雄訳、前掲書、45頁。

- 18) 染谷孝太郎著『産業革命序説』白桃書房、1998年、1-3頁。

問屋制度は、従来の生産方式をそのままにしておいて、ただその販売を組織することを局限するものである。問屋は商人的企業家であって、多数の労働者を自分の作業場の外側に、あるいは労働者の自宅において規則的に使用している。生産物は、問屋の手を通じて世界市場に提供される。最初、問屋は、かなり独立性を保持していた小生産者に、生産物の購入代金を前払いし、あるいは原料を供給したり、出来高賃金を支払ったり、さらに生産上重要な道具を所有していた（同上書、112頁）。

- 19) 同上書、3頁。

- 20) 同上書、111頁。

- 21) 同上書、188頁。

- 22) 工場制度は二段階の過程を経て確立された。第一段階は、遠隔市場向け農村家内工業の広がりによって特徴づけられる。この段階においては、資本、経営・製造技術、商業契約および市場がダイナミックに発達し、労働人口が増加した。こうして第二段階へと進んだ。すなわち、工場・資本集約的機械化にもとづく工業化への道である（パット・ハドソン著、大倉正雄訳、前掲書、47頁）。

- 23) パット・ハドソン著、大倉正雄訳、前掲書、42頁。

- 24) パット・ハドソンによれば、エリック・ウィリアムズは、奴隷制と奴隷貿易がイギリス産業革命に資金を供給するに際して主導的役割を果たしたと述べている。「西インド諸島は、イギリスの中核となり、イギリスの偉大と繁栄にとって計り知れない意義をもつにいたった。砂糖植民地を、帝国主義の記録したものの中なかでも無比の価値ある植民地につくりあげたものは、黒人奴隷にほかならなかった。イングランドに流入した利潤は、産業革命の資金需要を賄う資本蓄積の主要な源泉のひとつとなった。」（同上書、250-251頁）。

- 25) ジョン=ケイ（1704～1764年頃）の飛び杼、ハーグリーブスの多軸紡績機（ジェニー紡績機、1764年）、アークライトの水力紡績機（1769年）、クロンプトンのミューール紡績機（1779年）などの発明によって、良質の綿糸が大量に生産されるようになった。そして、さらに織物機械の改良が促され、カートライトが力織機（1785年）を発明し、そしてワットが蒸気機関（1769年）をつくり出すと、それが紡績機および力織機の動力に利用されて、生産効率を一層高める役割を果たした（江上波夫・山本達郎・林 健太郎・成瀬 治著『詳説世界史』山川出版社、2003年、218頁）。

- 26) 染谷孝太郎著、前掲書、192頁。

- 27) O. テン・ハーヴェ著、三代川正秀訳『会計史』税務経理教会、1987年、120頁。

- 28) パット・ハドソン著、大倉正雄訳、前掲書、45 頁。
- 29) 片野一郎訳、清水宗一助訳『リトルトン会計発達史〔増補版〕』同文館、1989 年、347-348 頁。
- 30) 友岡 賛著『株式会社とは何か』講談社現代新書、2001 年、135-137 頁。
- 31) ハーヴェによれば、軌道の耐用年数は 100 年から 150 年と見積もられ、それは船舶や建物などについての現実の視点と全く一致しており、価値のいかなる減少も懸念していなかった。もっとより大きな問題は継続して維持がはからねばならない車両、そして構成部品の規則的な新しい取替が必要な車両に関してであった。当時は将来の大修繕支出や部品の取替えのために利益の一部分を留保するといった更新基金の発端がみられる。また、19 世紀中頃までに、すべての固定資産の耐用年数に終わりのくることが認識されていた。どんなに手入れをし、幾度となく新しい部品に取替えても磨滅と消耗が生じる。そこで、利益の一部分を 6 ヶ月毎に留保するためのあらゆる減価償却方法の試みが始まったが、しばらくは経済的耐用年数の問題は認識されていなかった（O. テン・ハーヴェ著、三代川正秀訳、121-122 頁）。
- 32) 鉄道会社では、固定資産の減価償却は認識されていたが、その処理は取締役の自由裁量にまかされていた。また、初期の鉄道会社の減価償却の財務会計的処理には、二つの方法が並存していた。その一つは減価償却を「償却準備金」として、剰余金から留保する方法であり、もう一つは減価償却費を「当期費用」として、収益にチャージする方法である（村田直樹著『近代イギリス会計史研究—運河・鉄道会計史—』晃洋書房、1995 年、186-187 頁）。
- 33) 片野一郎訳、清水宗一助訳、前掲書、333 頁。
- 34) 同上書、348-349 頁参照。
- 35) 同上書、333 頁。
- 36) 多くの鉄道会社における営業報告の調査によれば、当時の実践がきわめて多岐にわたっていたことが指摘されている（木村和三郎著『新版 減価償却論』森山書店、1985 年、23 頁参照）。
  - ① アメリカのボルティモア=オハイオ鉄道の営業報告書  
1833 年に枕木の更新のために、12 年間の年金を計算して積み立てる。
  - ② コロンビア=フィラデルフィア鉄道  
貨車への投下資本を 5 ケ年間に更新する年金を計上し、その上に磨滅に対する減価償却を計上するというように、二重計上を行っていた。  
つまり、ここでは、物的資本に対する修繕、減価と再調達とが錯綜していた。
- 37) 木村和三郎著、前掲書、18-19 頁。
- 38) 同上書、21 頁参照。
- 39) イングランドの鉄道会社、ガス会社、電気会社の 3 業種は、法律上、複会計制度を採用しなければならず、それはイギリス固有の会計方法であった。複会計理論では、毎年行われる資産の部分的更新が恒久的な敗壞（物理的損耗）を防ぐので、固定資産を決して取替えない。しかし、陳腐化という経済的現実一つとっても複会計制度の理論的信条は破壊される（小澤康人・佐々木重人共訳『V.K. ジンマーマン 近代アメリ

カ会計発達史 —イギリス会計の影響力を中心に—』同文館、1993 年、109 頁、113 頁）。

- 40) 片野一郎訳、清水宗一助訳、前掲書、344 頁。
- 41) 同上書、344 頁。
- 42) 同上書、345 頁。
- 43) 同上書、345—346 頁。
- 44) 同上書、334 頁。
- 45) 同上書、335 頁。
- 46) 同上書、335 頁。
- 47) 同上書、349 頁。
- 48) 村田直樹著『鉄道会計発達史論』日本経済評論社、2001 年、277 頁。